HAL
open science

Dispositifs numériques embarqués : pratiques communicationnelles et quête de reconnaissance. Le cas des conducteurs routiers de marchandises.

Anne-France Kogan

To cite this version:

Anne-France Kogan. Dispositifs numériques embarqués : pratiques communicationnelles et quête de reconnaissance. Le cas des conducteurs routiers de marchandises.. XIXème Congrès de la Sfsic, Université de Toulon, Jun 2014, Touloun, France. hal-01095796v1

HAL Id: hal-01095796

https://imt-atlantique.hal.science/hal-01095796v1

Submitted on 16 Dec 2014 (v1), last revised 24 Oct 2019 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dispositifs numériques embarqués : pratiques communicationnelles et quête de reconnaissance. Le cas des conducteurs routiers de marchandises.

Résumé :

Les TIC embarquées dans les camions accompagnent les évolutions du secteur du transport routier de marchandises en optimisant l'activité du fret. La pression temporelle du flux et les possibilités de contrôle intégrées dans ces dispositifs ont mis à mal les habitudes de sociabilité des conducteurs routiers. Parallèlement, les usages d'internet et du téléphone portable se sont développés. Pour analyser l'évolution de ces pratiques sociales, nous considérons, en référence à la théorie de la reconnaissance d'A.Honneth, que la visibilité est au cœur des relations sociales. Ainsi, pour faire face à une organisation productive qui conduit à une raréfaction et une réification du social, la possibilité de jouer sur différentes sphères (privée, amicale ou professionnelle) en les activant alternativement peut se lire comme la nécessité d'élargir le champ de la reconnaissance.

Introduction

Si l'activité du fret routier est relativement simple − transporter de la marchandise d'un point à un autre −, la concurrence exacerbée entre les entreprises, françaises comme étrangères, la pression des donneurs d'ordres et l'ajout régulier de nouvelles réglementations sont venues la complexifier fortement.

Les TIC participent à ce mouvement en traitant toujours plus et plus vite des informations qui affinent la connaissance sur l'activité. Elles favorisent ainsi des réajustements permanents de l'organisation du fret pour répondre aux exigences temporelles de la logique du flux. Cela contribue à un paradoxe assez courant dans le monde professionnel : celui de construire une visibilité toujours plus fine de l'action en cours via l'information produite en continue, alors que celle sur l'activité à venir tend à s'obscurcir car soumise à une pression temporelle qui rend difficile toute prévision.

Dans le cas des entreprises du secteur du TRM , la stratégie de mise en visibilité de l'activité du fret est orientée vers la gestion des urgences. Dès lors, l'argument temporel est au cœur des pratiques managériales. Il s'impose comme une nécessité venue de l'extérieur et nous incite à interroger le contrôle social d'une nouvelle manière (Carayol, 2005, 84).

Pour les conducteurs routiers, cette évolution s'est faite au détriment d'habitudes de sociabilité et d'autonomie (Desfontaines, 2005). Par exemple, les choix d'itinéraires, des moments et de durées de conduite qui formaient les prérogatives du travail des conducteurs routiers leur échappent désormais.

« Les anciens ne s'y retrouvent plus. Quand ils ont vu débarquer ces outils, ils se sont sentis traqués. Ils ont eu le sentiment de passer d'un régime de liberté totale à un régime de liberté surveillée. Quelque chose s'est cassée pour cette population quand ces outils ont été mis en œuvre. » (Un directeur)

Pour analyser l'évolution des pratiques sociales, nous considérons, dans la perspective proposée par A. Honneth, que la visibilité est au fondement des relations sociales « *car toute forme de reconnaissance sociale d'une personne dépendra – de manière plus ou moins directe –*

d'une relation symbolique aux gestes expressifs qui permettent à un être humain d'arriver à la visibilité sociale » (Honneth, 2004, 144).

Problématique / Méthodologie

Les SIC interrogent régulièrement le rôle de l'organisation, ou plus précisément les dispositifs organisationnels, les formes de pouvoir associées et les pratiques sociales qui en découlent. L'approche communicationnelle étudie plus particulièrement les flux d'informations et les pratiques communicationnelles pour faire le lien entre l'organisation et les formes de sociabilité.

Avec le concept de reconnaissance, Axel. Honneth (2000) fournit la base normative d'une théorie critique de la société dans laquelle il défend l'importance à considérer la lutte permanente des membres de la société pour gagner le respect et l'estime de leurs partenaires. Son but est aussi de repérer, au sein des sociétés modernes, les malaises et les injustices structurelles qui détériorent la vie sociale. Les expériences de mépris et de déni de reconnaissance apparaissent comme autant de symptômes révélateurs des pathologies sociales. En partant du déni de reconnaissance et de ses conséquences psychologiques, A. Honneth va distinguer trois sphères de la reconnaissance où se joue la « dignité » morale des individus : affectives, juridiques et sociales.

L'entreprise apparaît comme le lieu où la reconnaissance peut se manifester dans ses différentes formes car des liens affectifs s'y tissent, que l'activité y est encadrée par le droit et que l'individu s'y accomplit (Heller, 2009, 98). Cependant, dans la mesure où l'usage des TIC contribue au brouillage des frontières spatio-temporelles entre les sphères privées et professionnelles, il est nécessaire de considérer également les pratiques de communication privée au sein de la sphère professionnelle. On observe en effet une transformation sociale radicale liée à l'usage du téléphone portable, à savoir l'intégration en douceur de la sphère intime des employés dans leur sphère professionnelle (Broadbent, 2011). Le portable permet par exemple aux salariés de rester en contact tout au long de la journée avec leurs proches. Ces communications avec les être chers à partir du travail sont d'autant plus exacerbées par l'isolement et la solitude (Id., 91).

Nous proposons donc d'analyser les pratiques communicationnelles des conducteurs routiers, qu'elles soient professionnelles ou privées à la lumière de la théorie sociale de la reconnaissance.

Cette communication s'appuie sur une recherche menée en 2012 pour laquelle une trentaine d'entretiens semi-directifs ont été réalisés dans dix entreprises du TRM dans le cadre d'un CEP Transport[1]. Pour chaque entreprise, nous avons rencontré le directeur en charge des questions RH et deux à trois salariés, conducteurs VL ou PL. Pour aborder la question des pratiques de communication, toutes sphères confondues, une dizaine d'entretiens supplémentaires ont été réalisés dans des cafétérias d'autoroute et restaurants routiers.

Un fret sous contrôle

L'organisation du fret relève des salles d'exploitation qui constituent dorénavant le «poumon» des entreprises de TRM car elles ont en charge l'organisation et le suivi des tournées. Ces dernières sont élaborées en combinant les demandes des clients et les informations produites en temps réels par les TIC qui équipent les cabines du camion : chrono-tachygraphe, ordinateur de bord, GPS, mais aussi un, voire deux téléphones portables. Les exploitants visualisent

[1] CEP : Contrat Emploi Prospective réalisé par un consortium à la demande de la DGTEFP et l'OPCA Transport.

sur leurs écrans, via des cartes, où se situent la flotte de camions, et pour chacun d'entre eux l'activité en cours : travail, conduite ou repos.

« .. ils savent la route que tu as fait avant, par quel chemin tu es passé, et ils te localisent à une rue près, au numéro de rue près ». (Conducteur M, PL)

Pour faire face à la concurrence internationale et à la pression des fournisseurs, la production d'informations permet aussi aux exploitants de traiter rapidement de nouvelles offres de fret, en tenant compte des temps de transport et de la réglementation complexe sur les temps de conduite. Ainsi, le traitement des ces informations permet de réajuster en permanence l'organisation dans un mouvement réflexif continu (Saint Laurent-Kogan, Metzger, 2007).

Pour respecter la logique du flux et optimiser le temps, les entreprises organisent leur activité par « rendez-vous », organisation qui est devenue la norme dans le secteur. C'est pourquoi les conducteurs doivent impérativement informer des chargements/déchargements. L'exploitant fournit alors la liste des frets suivants. Selon les entreprises, ces échanges se font via l'ordinateur de bord ou par téléphone. Les technologies embarquées permettent également aux exploitants d'ajouter des courses, de remanier des itinéraires, notamment en fonction des temps de service du conducteur et de sa proximité avec le nouveau lieu de chargement.

« … ils ont toutes les heures de conduite et tout sur leurs ordinateurs, ils voient tout, ils savent où t'es rendu, pour eux, s'ils trouvent de la marchandise quelque part, voir si tu peux aller… ça évite les coups de téléphone répétitifs, les machins, les calculs, .. » (Conducteur M, PL)

Généralement l'horizon temporel ne dépasse pas les 24h mais peut se réduire à tel point que le conducteur en vienne parfois à attendre sur un parking les informations sur son prochain rendez-vous :

« lundi…, je suis parti à 5h du dépôt, je savais tout ce que j'avais à faire dans la journée et le soir quand j'ai appelé, ils m'ont donné toutes les ramasses que j'avais à faire le lendemain, […], j'ai déchargé et rechargé au dépôt, et le lendemain, mardi, une fois vide, j'ai appelé, il était 11h et ils m'ont fait attendre jusqu'à 14h. C'est parce qu'il n'y avait pas de boulot, ils regardaient sur « bourse fret », ils sont sur les sites pour regarder qu'est-ce qu'il y a à aller chercher, le prix, combien… » (Conducteur R, PL)

Logique du flux : raréfaction du social

L'optimisation des flux conduit également à organiser des relais de remorques qui passent d'un camion à un autre. Les conducteurs sont parfois informés en cours de route. Ils doivent ainsi se rendre disponibles à la logique du flux qui s'impose. Ce type de mobilisation des TIC permet d'expliquer une part des transformations du monde du travail, notamment le flux tendu qui engendre stress et sentiment d'insécurité permanente car le flux ne doit pas s'arrêter (Durand, 2004). Il s'agit bien là d'une discipline implicite qui impose la mobilisation permanente des salariés pour atteindre les objectifs productifs.

Autrement dit, le système d'information d'optimisation du fret, comme tout dispositif, est associé à une forme de pouvoir qui contribue au contrôle de l'activité des conducteurs et à la «fabrication des urgences». Ce double contrôle, propre à l'hyper-modernité, se caractérise par l'accélération continue des pratiques sociales (Carayol, 2005). En effet, la logique du flux et le nouveau « contrat social », celui qui rémunère au temps les conducteurs routiers, ont conduit ces derniers à abandonner l'étroite association qu'ils avaient construite entre travail et sociabilité (Desfontaines, 2005). L'autonomie dont ils bénéficiaient auparavant en partant souvent loin et à la semaine était leur fierté. Dorénavant, il n'est quasiment plus possible pour les conducteurs de programmer un arrêt en fonction de leurs besoins physiologiques ou un détour pour retrouver amis ou collègues. Les conducteurs ont donc appris à ne plus prendre

d'autres engagements que ceux que le travail impose et les restaurants routiers ont petit à petit disparu du paysage.

« Avec les collègues, ça devient plus compliqué… on se retrouvait 3, 4, on était sur les mêmes lignes, on se retrouvait aux mêmes endroits. Ça devient de plus en plus rare, de part cette flexibilité » (Conducteur V, PL)

Dans un premier temps, les responsables utilisaient les informations produites par les TIC embarquées pour recadrer les comportements et faire comprendre que, dès lors que la rémunération se fait au temps, que les durées de conduites sont contrôlées, et que l'activité de transport est de plus en plus intégrée dans la chaîne logistique, c'est le respect des délais qui prévaut (Desfontaines, 2005). Depuis, les conducteurs constatent qu'il y a peu de surveillance proprement dite.

« …ils ne s'en servent pas pour fliquer, dès fois, ils ne savent même pas eux, donc ils t'appellent « t'es rendu où ? » ben regarde sur la carte, tu verras bien ». Ils s'en servent pas pour contrôler, car je me suis déjà trompé de routes, j'ai fait des détours plusieurs fois et ils ne m'ont jamais rien dit. » (Conducteur R, PL)

Le routier continue certes de gérer son temps, mais en se sachant observé, ce qui lui enlève une grande part de liberté (Jauréguiberry, 2003, 3). De plus, il s'avère que les traces laissées sont des preuves mobilisées en cas de désaccord et servent autant aux salariés qu'aux employeurs. Ainsi, les possibilités du contrôle du travail par les TIC orientent les comportements des employeurs comme celui des conducteurs routiers. Effectivement, les solidarités professionnelles s'estompent au profit du respect des délais :

« …quand un gars tombait en panne au bord de la route… oui, j'ai connu le début de la CB, c'était ça. On tombait en panne, on s'arrêtait, enfin voilà… il y avait ça, on prenait le temps, c'est fini, c'est un doux rêve aujourd'hui. […] et puis si vous avez un pneu qui éclate, aujourd'hui vous avez une assistance, et globalement le collègue il ne va pas s'arrêter parce que le collègue il a un tempo derrière, parce qu'il doit livrer. Quand il va vous voir sur le bord de la route, ben il va filer en se disant de toute façon il a le téléphone, chose qu'il n'avait pas avant, il y a les assistances, les machins et il va se débrouiller, donc voilà quoi… ». (Conducteur V, PL)

Logique du flux : réification du social

Pour J-L Metzger (2011) qui cherche à rendre compte des articulations complexes entre l'évolution des sphères professionnelles et le renouvellement technico-gestionnaire, les TIC sont porteuses d'une logique gestionnaire et de ses impératifs temporels qui conduisent à une réification du social. Il emprunte la définition suivante à A. Honneth (2007) : *« la réification implique que l'on refuse (ou que l'on soit devenu incapable) de se mettre à la place de l'autre dans l'interaction. A la limite, la réification conduit à la disparition des interactions, car il n'y a plus d'intersubjectivité »* (Metzger, 2011, 119). Pour A. Honneth, comme pour les conducteurs routiers, la réification du social est au cœur de la crise de la reconnaissance. Si plusieurs éléments contribuent à cette crise, la pression temporelle y est centrale.

« Les sous-traitants sont forcément sous tension, c'est une chose, mais on a perdu en dialogue, beaucoup. Il y a beaucoup d'entreprises dans lesquelles on ne se dit même plus bonjour, entre un chauffeur et un exploitant : « ah c'est toi, ben tu fais ça » ; on ne prend pas le temps, je pense que ça fait partie de la souffrance de beaucoup de conducteurs, c'est qu'en fait ils ont le sentiment de ne plus être considérés !» (Conducteur V, PL)

Un autre élément provient de la rupture qui s'est opérée entre les métiers. L'activité d'exploitation revenait souvent à d'anciens conducteurs qui souhaitaient se sédentariser et contribuait à produire une même culture professionnelle.

« Après il y a aussi, toute une nouvelle génération d'exploitants qui sortent d'école, qui sont beaucoup plus formés, mais en même temps on les a formés au management, on leur a dit voilà c'est vous qui gérez, et gérer veut pas dire uniquement commander, et compter…il y a beaucoup d'humain dans l'histoire, et ils ont tendance à oublier l'humain. En l'occurrence, ils sont beaucoup sur l'outil informatique, et ils vont dire au gars « toi tu ne sais pas travailler parce que de tel à tel endroit il faut tant de temps ». Et l'informatique c'est une chose, mais le gars qui est habitué à rouler il sait que ça ne se passe pas comme ça » (Conducteur V, PL)

Certaines entreprises font d'autre choix et luttent ainsi contre la réification du social.

« L'entreprise pour laquelle je travaille maintenant, ils ont une belle conception de la chose, ils ont souvent tendance à proposer aux jeunes qui ont fait des études d'exploitant, de passer par une expérience de la route, […] Et ces gars là, ils ont souvent une autre approche. Il y a un vrai dialogue, ils ont un autre esprit, ça fonctionne différemment » (Conducteur V, PL)

Raréfaction et réification du social versus élargissement du champ de la reconnaissance

Dans le cadre des organisations, l'estime mutuelle constitue l'acte de reconnaissance le plus souvent rencontré, résultat d'interactions sociales réussies. En revanche, l'absence de formes positives publiques d'expressions empathiques signe l'invisibilité sociale et le mépris qui l'accompagne (Andonova & Vacher, 2009). Pour les conducteurs routiers, les interactions professionnelles ne semblent plus offrir un espace d'interactions sociales réussies, leur permettant de faire face à la transparence sociale et au mépris qui l'accompagne.

« On travaille qu'avec des grands groupes qu'ont qu'une notion de rentabilité, de productivité pour lesquels il n'y a plus aucun aspect humain, bien entendu. Après, je dirai aussi, c'est chaque individu qui participe à ce petit système là : le gardien de l'entrepôt où vous arrivez, il n'est pas obligé d'être forcément agressif avec vous… il n'a rien à y gagner. Si le gars est en retard, il pourrait plutôt demander « Alors, qu'est-ce qu'il t'est arrivé ? » Là on a toujours la même histoire, on ne pose pas de dialogue […] en fait on est un camion, dans lequel il y a de la marchandise ou dans lequel on va mettre de la marchandise, c'est ça. Y a plus d'homme, c'est qu'un camion ». (Conducteur F, PL)

Pour A. Honneth (2000), ces expériences négatives que subissent des individus et des groupes sociaux ont la caractéristique de motiver des « luttes pour la reconnaissance » qui visent à intensifier ou à élargir le champ de la reconnaissance.

Tous les conducteurs routiers possèdent un téléphone portable privé en sus de celui fourni par l'entreprise, avec pour la plupart, un forfait illimité. Ils ont également, pour usage personnel, une télévision avec un lecteur de DVD, et/ou un ordinateur avec des films téléchargés. Ils ont souvent un ordinateur connecté à Internet via la 3G et attendent avec impatience l'arrivée de la 4G.

« Le téléphone portable… avec la famille, les copains… les week-end sont très courts quand on part toute la semaine, on n'a pas forcément le temps de se voir, … on va s'accorder un peu plus de temps au téléphone, pour avoir l'impression de vivre un peu quelque chose quand même… » (Conducteur M, PL)

« Des enfants ? Oui, j'en ai trois, … on essaye une fois par jour de prendre des nouvelles. Là, ça va être l'école à nouveau, avoir des résultats, essayer que malgré tout, elles aient le sentiment que le papa s'implique dans la vie de la famille, c'est ça quoi, […]et encore, moi je ne l'ai pas encore fait, mais c'est un investissement que je vais faire (tablette et 4G), c'est aussi le fait d'avoir skype, ça c'est… je trouve que ça c'est énorme ça ! » (Conducteur F, PL)

« C'est la petite compensation, c'est ce qui permet, même dans la vie de couple de redévelopper un petit équilibre parce que, parce que madame, elle a besoin des fois de décompresser aussi, il faut qu'elle gère tout… ben il faut malgré tout être présent un peu, pour en discuter beaucoup avec les anciens, il y avait beaucoup, beaucoup de divorces, … mais je pense que c'était cette totale séparation, et aujourd'hui, malgré tout, quand on veut on arrive à conserver un lien, … ça permet d'attendre le week-end, voilà… y a des tas de choses qui peuvent se gérer avec les moyens de communication, c'est important » (Conducteur V, PL)

Les collègues sont largement présents dans ces interactions téléphoniques, car généralement sur la route ou au repos, ils sont disponibles. Il s'agit des collègues rencontrés dans les entreprises, lors des formations, au « routier », dans les cafétérias.

- *Avec le forfait illimité, je peux rester 1h, 2h au téléphone, oui, c'est comme s'il était à côté de moi, et parfois on se parle pas pendant une demi heure…*
- *ça t'évite de t'endormir*
- *ça évite la rengaine*
- *Ah oui, moi, je suis H24 sur mon téléphone, avec les appels, les SMS, les facebook … c'est H24.*

« Ça m'arrive, quand j'appelle, je dis bouge pas, je vais ouvrir les portes, le téléphone je le pose, et quand je reviens il est toujours là, des fois j'dis bouge pas, j'vais vider, je sais qu'il est sur la route, je laisse le téléphone, le téléphone il peut être allumé pendant 3h, je fais mes trucs, et puis voilà.. et puis des fois je prends le kit mains-libres… et pendant que je vide, je suis encore au téléphone…Ah ben, si on nous enlevait tout ! » (Conducteur R, PL)

La réactivation des liens avec leurs proches est une pratique qui s'est généralisée chez les conducteurs routiers. On peut observer plusieurs significations : conforter et consolider les liens familiaux, prolonger les rencontres amicales, offrir une présence pour mieux supporter la monotonie de l'autoroute et lutter contre la fatigue. Si l'usage des TIC a rationnalisé l'organisation du travail, il permet également le prolongement de liens sociaux au-delà de l'espace où ils ont été initiés.

Conclusion

Le déploiement des TIC accompagne une organisation du fret qui permet une visibilité en temps réel de l'activité des conducteurs routiers. Cependant, c'est moins l'omniscience du dispositif que la pression temporelle qui oriente les comportements des conducteurs routiers, car tout n'est pas surveillé, mais tout est chronométré et contrôlable. Cette organisation conduit à une raréfaction et une réification du social : les espaces de sociabilités professionnelles disparaissent et les relations sociales sont de plus en plus instrumentées.

Le repli sur la sphère privée, rendue possible par les TIC, ne serait pas seulement le signe d'une société individualiste, ou d'un désintérêt pour le collectif, mais dû aux transformations technico-organisationnelles qui tendent à exclure l'individu de l'espace public en le privant de ses capacités d'agir sur le monde. Cette mise en invisibilité a des conséquences en termes de reconnaissance : elle conduit à un retranchement salvateur ou compensateur vers le privé. Dès lors, l'usage des objets numériques de communication peut se lire comme la nécessité d'un élargissement du champ de la reconnaissance. Cette possibilité de jouer sur les différentes sphères − intimes, amicales, professionnelles − et de les activer alternativement permet de ne pas sombrer dans l'invisibilité sociale. La connexion continue avec ses proches tout au long de la journée de travail nous offre ainsi une autre perspective pour comprendre et analyser les structurations de la vie sociale et questionner cette porosité croissante du travail à des sollicitations et des préoccupations extraprofessionnelles (Bidet, Schoeni, 2011).

Mais cela nous conduit également à questionner la participation des conducteurs routiers à cette mise en invisibilité et à cette réification du social. En étant « H24 », c'est à dire connecté à ses proches tout au long de la journée de travail, en ne s'arrêtant pas pour aider un collègue en panne, ne participent-ils pas à leur propre exclusion de la sphère de la coopération sociale ? Peut-on considérer, comme le suggère Axel Honneth que « le spectre des évolutions sociales qui reflètent des tendances à la réification va s'élargissant » (2007, p116) ou au contraire, que les individus conserveront toujours cette capacité à solliciter les sphères qui permettent des interactions sociales réussies malgré la complexité du monde professionnel contemporain.

Bibliographie

Andonova Y., Vacher B., (2009), « Visibilité et reconnaissance de l'individu au travail » *Communication&Organisation*, n°36, 136-147.

Bidet A., Schoeni D., (2011), « Décrire les présences au travail, analyser la structuration de la vie sociale ». *ethnographiques.org*, n° 23.

Broadbents S., (2011), *L'intimité au travail*, FYP éditions, 192p.

Carayol V., (2005), « Principe de contrôle, communication et temporalités organisationnelles », *Études de communication*, n°28, 77-89.

Desfontaines H., (2005), « Le travail des chauffeurs routiers de marchandises », *Travail et emploi*, n°104, 29-42.

Durand J-P, (2004), *La chaîne invisible. Travailler aujourd'hui : flux tendu et servitude volontaire*. Paris : Ed. du Seuil, 386p.

Heller T., (2009), « Reconnaissance et gouvernement des salariés. Au-delà du mépris » *Questions de communication*, n°15, 93-107.

Honneth A., (2000), *La Lutte pour la reconnaissance.* Paris : Gallimard, coll. Folio-essais. 337p

Honneth A. (2004), « Visibilité et invisibilité. Sur l'épistémologie de la reconnaissance », *Revue du MAUSS*, n°23, 137-151.

Honneth A. (2007); *La réification. Petit traité de Théorie critique*. Paris : Gallimard. NRF Essais, 141p.

Jaureguiberry F. (2003), « La mise en place des télécommunications mobiles au sein des entreprises comme vecteur de nouvelles formes d'exploitation » *Actes des 9ème journées de sociologie du travail*, Université Paris X, tome 1, 443-451.

Metzger J-L, (2011), « TIC et travail : de l'étude des usages à la critique de l'impératif du changement », in *Communiquer à l'ère numérique Regards croisés sur la sociologie des usages*. J. Denouël et F. Granjon. (dir.). Paris : Presses des Mines. Coll. Sc.soc., 215p.

Saint Laurent-Kogan (de) A-F et Metzger J-L (sous la dir.) (2007), *Où va le travail à l'ère du numérique ?* Paris : Presses des Mines. Coll. Sc.sociales, 273p.